

OTTA KRYSSINGSSPOR
PLANINITIATIV

03A	Oppretting av merknader fra Bane NOR	19.02.2025	SORO	PRJE	TTR
02A	Revidert etter oppstartsmøte med Sel kommune	17.02.2025	PRJE	SORO	TTR
01A	Oppretting av merknader fra Bane NOR	22.01.2025	SORO	PRJE	TTR
00A	Første utgave	16.01.2025	SORO	PRJE	TTR
Rev.	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Dovrebanen (Vinstra) – Dombås Otta kryssingsspor Planinitiativ		Ant. sider	Fritekst 1d		
		19	Fritekst 2d		
			Fritekst 3d		
			Produsent	NIRAS Norge AS	
		Prod. dok. nr.			
		Erstatning for			
		Erstattet av			
Prosjekt: 600788 Parsell: 15		Dokument nr. ICD-15-A-10100			Rev. 03A
		Dokument nr.			Rev.

REVISJONSHISTORIKK

Tabell 0.1 - Oversikt over dokumentets revisjoner.

Rev.	Beskrivelse av endring	Dato	Forfatter
00A	Første utgave	16.01.2025	SORO
01A	Oppretting av merknader fra Bane NOR	22.01.2025	SORO
02A	Revidert etter oppstartsmøte med Sel kommune	17.02.2025	PRJE
03A	Oppretting av merknader fra Bane NOR	19.02.2025	SORO

INNHOLDSFORTEGNELSE

REVISJONSHISTORIKK	2
INNHOLDSFORTEGNELSE	3
INNLEDNING	4
A. FORMÅLET MED PLANEN	5
B. PLANOMRÅDET OG OM PLANARBEIDET VIL FÅ VIRKNINGER UTENFOR PLANOMRÅDET	6
C. PLANLAGT BEBYGGELSE, ANLEGG OG ANDRE TILTAK	8
D. UTBYGGINGSVOLUM OG BYGGEHØYDER	8
E. FUNKSJONELL OG MILJØMESSIG KVALITET	8
F. TILTAKETS VIRKNING PÅ, OG TILPASNING TIL, LANDSKAP OG OMGIVELSER	9
G. FORHOLDET TIL ANDRE PLANER	13
H. VESENTLIGE INTERESSER SOM BERØRES AV PLANINITIATIVET	15
I. IVARETAKELSE AV SAMFUNNSSIKKERHET	15
J. BERØRTE OFFENTLIGE ORGANER OG ANDRE INTERESSERTE SOM SKAL VARSLES	18
K. PROSESSER FOR SAMARBEID OG MEDVIRKNING	18
L. VURDERING AV KONSEKVENsutREDNING	18
REFERANSER	19

INNLEDNING

Det er en nasjonal målsetting å øke mengden gods på bane. Dovrebanen er en viktig bane for både gods og persontrafikk. Kapasiteten på Dovrebanen er allerede brukt opp, og effektpakke E14 skal ivareta en økning i godstog mellom Oslo og Trondheim. For å ivareta behov for økt kapasitet og driftsstabilitet på strekningen er det på kort sikt behov for å etablere flere/bedre kryssingsmuligheter.

Kryssingsspor på Otta er spesielt rettet mot økning i godstrafikken, men økt kryssingskapasitet vil være positivt for all trafikk på banen. Kryssingsspor er med på å styrke robustheten og øker fleksibiliteten i ruteplanleggingen.

Det er tidligere utarbeidet hovedplan og reguleringsplan for Otta stasjon, men kryssingsspor ble ikke utredet den gangen og reguleringsplanen ivaretar ikke behovet for midlertidig anlegg- og riggområde.

Planinitiativet er utarbeidet etter *Forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven §1 bokstav a) til l*).

A. FORMÅLET MED PLANEN

Bane NOR har som målsetting for Dovrebanen at den skal tilby effektive og miljøvennlige transporter mellom Østlandet og Midt-Norge. Banen skal bidra til å styrke næringsliv og utvide bo- og arbeidsmarkedsregionene. For godstrafikken er det fortsatt et stort potensial for overføring av trafikk fra veg til bane. En vekst krever tilrettelegging i form av nye og forlengede kryssingsspor samt tiltak på terminalene. Dovrebanen er høyt belastet og har behov for tiltak for å øke kapasiteten.

Planarbeidet skal legge til rette for en forlengelse av dagens kryssingsspor med over 200 m, slik at inntil 650 m lange godstog kan møtes. Lengden på kryssingsspor skal planlegges minimum med nok lengde for samtidig innkjøring med ERTMS, det vil si minimum 750 m.

Prosjektet er delt inn i tre pakker:

1. Forlengelse av eksisterende kryssingsspor
2. Tiltak på og rundt eksisterende plattform og personovergang, for å øke sikkerheten ved passasjerutvikling i kryssingssituasjoner
3. Tiltak på spor 4 som forbedrer/forenkler kryssingsbevegelser

Pakke 1 – Forlengelse av eksisterende kryssingsspor

Forlengelse er planlagt mot nord. Det ligger et nedlagt industrispor under en gangbro nord for stasjonsområdet.

Pakke 2 – Sikring av passasjerutveksling

I dag foregår passasjerutveksling mellom adkomst/plattform 1 og plattform 2 via en personovergang over spor 1, i sørenden av stasjonsområdet. Dette er en uheldig løsning når det også krysser person- og godstog gjennom spor 1. Både personovergangen og utformingen av rampene (brønn) mot overgangen er lite gunstige for sikkerhet og fremkommelighet. Prosjektet skal vurdere måter å øke sikkerheten for passasjerutveksling mellom plattformene i sammenheng med det forlengede kryssingsspoet. Tiltaket ligger innenfor det som er regulert til baneformål i dag. Valgt løsning skal prosjekteres og inkluderes som del av detaljplanen.

Aktuelle løsninger kan være

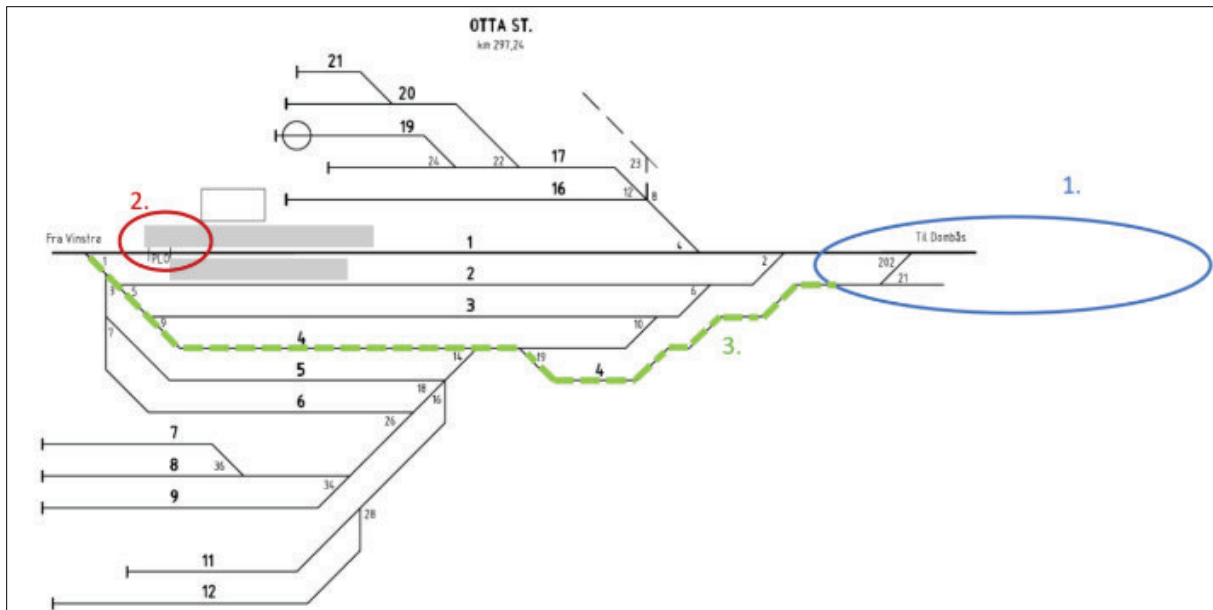
- Utbedring av fallforhold
- Endret utforming av ramper
- Oppmerksomhetstiltak
- Informasjons- og varslingsiltak
- Fysiske sperrer

Det er ikke aktuelt med planskilt personkryssing i dette prosjektet. Eksisterende plattformkonstruksjon sør for personovergangen er i dag ikke i bruk.

Pakke 3 – Tiltak på spor 4

Kryssing gjennom spor 4 går gjennom mange sporveksler og har begrenset hastighet. Det skal utredes mulige tiltak som kan øke gjennomkjøringshastigheten, begrense feilrate og på andre måter forbedre funksjonaliteten i togveien for kryssing.

Kryssingssporet planlegges å forlenges rett nord for Otta stasjon. Varslet planområdet vil ta med mer areal enn nødvendig for det ferdig bygde kryssingssporet. Etter hvert som løsningene fastsettes vil planområdet innsnevres til det arealet som faktisk er nødvendig for planen. Planavgrensning er vist i kartutsnittet på neste side.

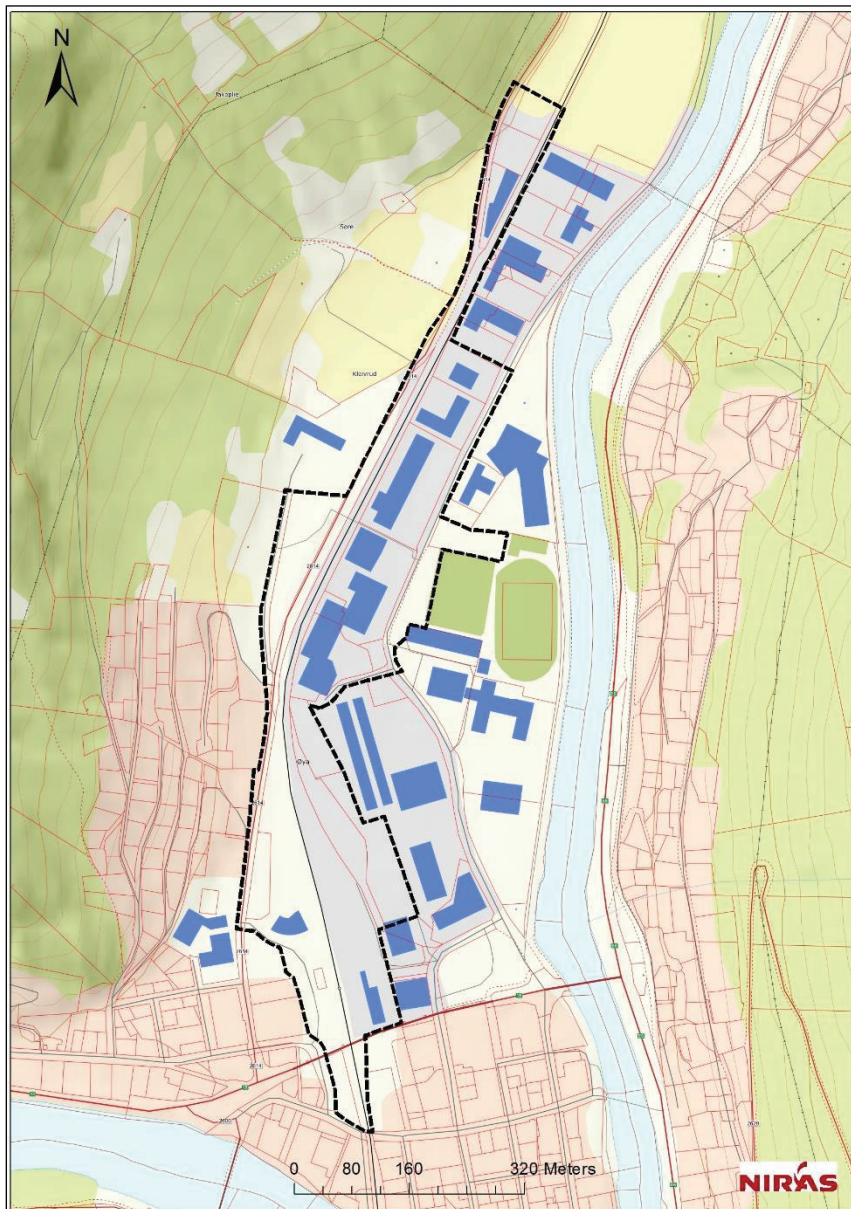


Figur 1: Illustrasjon som viser de ulike pakkene prosjektet er delt inn i.

B. Planområdet og om planarbeidet vil få virkninger utenfor planområdet

Planområdet ligger ved Otta stasjon i Sel kommune, og ligger mellom nabostasjonene Sjoa og Sel. Otta stasjon åpnet i 1896 da Eidsvoll – Dombåsbanen ble tatt i bruk fram til Otta. Stasjonen er en skystasjon med felles tjenester for tog, buss og taxi.

Terrenget i planområdet er tilnærmet flatt, og arealbruken i området utenom jernbane er i hovedsak næring. Det vil være behov for midlertidige bygge- og anleggsområder for gjennomføring av tiltaket. Det kan gjelde arealer for anleggstrafikk, rigg, mellomlagring av masser og utstyr, trafikkavvikling i anleggsfasen mm.



Figur 2: Forslag til planavgrensning. Kilde: NIRAS, januar 2025

Den endelige planavgrensningen og hvilke interesser som blir berørt av tiltak i planen vil avdekkes i arbeidet med hovedplan.

Forlengelsen av kryssingssporet vil skje mot nord hvor det ligger et nedlagt industrispor. Over industrisporer går det en gangbro, og konflikt med denne broen skal unngås.

Planforslaget vil medføre endring i hvordan personer krysser sporet. Passasjerutvekslingen skal gjøres sikrere mellom plattform 1 og plattform 2, som i dag går via en personovergang over spor 1 i sørenden av stasjonsområdet.

Den endelige planavgrensningen og hvilke interesser som blir berørt av tiltak i planen vil avdekkes i arbeidet med planforslaget.

C. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Det er jernbane innenfor planområdet i dag, men tiltaket vil føre til en utvidelse av eksisterende anlegg. Kryssingssporet skal forlenges slik at det kan benyttes av lengre tog enn i dag. Det vil bli satt opp teknisk anlegg som master, signalanlegg, gjerder, driftsadkomst o.l.

Det er behov for tekniske bygg for komponenter som ikke kan stå utendørs. Disse vil inneholde nødvendig tekniske systemer for drift av jernbane, som for eksempel signalanlegget ERTMS som skal innføres på hele jernbanenettet i Norge og trafo for strøm til anleggene. Det planlegges ikke bebyggelse for opphold.

Forlengelse av eksisterende kryssingsspor er planlagt mot nord.

Det skal også vurderes måter å øke sikkerheten for passasjerutveksling mellom plattformene i sammenheng med det forlengede kryssingssporet.

D. Utbyggingsvolum og byggehøyder

Det skal etableres jernbanespor med master for kontaktledninger som skal kobles til kontaktledningsanlegget. Mye av den tekniske infrastrukturen legges ellers i bakken langs sporet, men det må påregnes noen tekniske bygg for nødvendig jernbaneteknisk infrastruktur. Størrelsen på disse avhenger av type innholdet, noe som vil bli avklart i løpet av planprosessen.

E. Funksjonell og miljømessig kvalitet

Dovrebanen er en svært trafikkert strekning med høy kapasitetsutnyttelse, men har fortsatt et stort potensial for vekst i godstrafikken. Gjennom forlengelse av eksisterende kryssingsspor er prosjektets målsetting å legge til rette for å øke andelen gods på bane mellom Østlandet og Midt-Norge. Prosjektet vil bidra til å bedre stabiliteten og fleksibiliteten i togtrafikken for både person- og godstog.

Prosjektet søker å finne bærekraftige løsninger i valg av løsninger og i prosjektering. Det skal vurderes om prosjektet skal sertifiseres etter BREEAM Infrastructure i anleggsfasen.

F. Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser

Stedets karakter

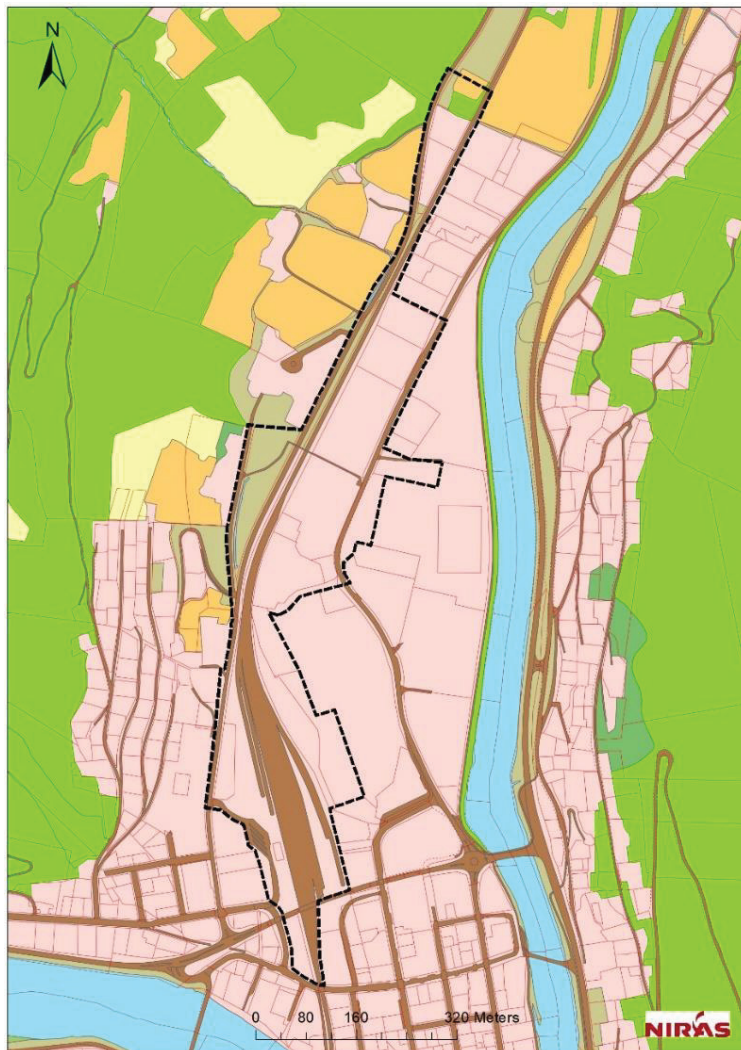
Dovrebanen går gjennom planområdet i dag, og kryssingssporet vil ligge langs dagens jernbane. Jernbanetiltaket vil være en utvidelse og oppgradering av eksisterende infrastruktur i et allerede bebygd område. Det vurderes at planlagte tiltak ikke vil ha endre stedets karakter. Temaet vil omtales i planbeskrivelsen.

Landskap

Dovrebanen går gjennom viktige landskapsområder, men tiltaket vil ikke berøre noen av disse. Planområdet ligger på et gammelt elvedelta i dalbunnen midt i Otta sentrum og er stort sett flatt. Hele området er stort sett nedbygget, og det er lite eller ingenting igjen av det opprinnelige landskapet. Planlagte tiltak vurderes å ikke medføre virkninger for landskapet.

Naturressurser - Jordvern

Det vurderes at tiltaket ikke vil berøre dyrkbar jord eller andre naturressurser.



Figur 3: Kart som viser arealressursene i området. Kilde: NIBIOs arealbrukskart AR5

Friluftsliv/by- og bygdeliv

Planområdet går gjennom et område som har områdeverdi *Svært viktig* friluftslivsområde med mange opplevelseskvaliteter. Innenfor planområdet er det ikke grøntområder eller områder som er egnet til rekreasjon. Det er viktig å opprettholde eksisterende forbindelser mellom Skysstasjonen og Jernbaneparken, og forbindelsen over gangbrua nord i planområdet. Det skal redegjøres for i planarbeidet hvordan viktige friluftsområder og turforbindelser skal hensyntas.

Naturmiljø

I følge naturbase.no og artsdatabanken.no er det verken registrert viktig natur eller truede arter på eller i nærheten av planområdet. Det er heller ikke registrert fremmede arter på området. I det videre planarbeidet skal det gjøres rede for hvordan viktige og sårbare naturtyper skal hensyntas. Forslagsstillers vurdering av planforslaget iht. naturmangfoldlovens kap. II vil framgå av planbeskrivelsen.

Vannmiljø

Elvene Ottaelva og Lågen grenser til planområdet i sør og øst. Planområdet omfatter ikke elvene, og det er ikke planlagt tiltak som vurderes å ha konsekvens for vannmiljøet. I planarbeidet skal gjøres en vurdering etter § 12 i vannforskriften om man risikerer at tiltaket kan, eller vil redusere miljøtilstanden.

Kulturminner

Det finnes flere SEFRAK-registrerte bygninger i området, men det er ikke registrert noen automatisk fredete kulturminner. Stasjonsbygningen og uthuset nord for stasjonsbygningen er SEFRAK-registrert, men blir ikke påvirket av tiltaket.

Det må vurderes fjernvirkninger/nærføring der det er aktuelt. Selve jernbanetiltaket ligger langs eksisterende bane og kommer i utgangspunktet ikke i direkte konflikt med fredede eller verneverdige bygg, se Figur 4.

Barns og unges interesser

Jernbanen går gjennom Otta sentrum. Det er målpunkt for barn og unge på hver side av jernbanen, bl.a. Otta ungdomsskole og Ottahallen på østsiden, og boliger, butikker og Sel barnehage på vestsiden. Forbindelsesaksen øst-vest er viktig i Otta.

Barn og unge er en gruppe som skal ivaretas særskilt i planprosesser. I arbeid med planforslaget vil det framkomme hvilke områder som brukes av barn og unge. Det er naturlig å se temaet sammen med temaet friluftsliv/by- og bygdeliv. Barn og unges interesser vil gjøres rede for i planarbeidet og omtalt i planbeskrivelsen.

Trafikkforhold

Planlagte tiltak vil utvide kapasiteten til jernbanen, noe som på sikt kan gi økt togtrafikk på strekningen og endrede trafikkforhold i området. Trafikkforhold herunder trafikksikkerhet for gående og syklende skal vurderes og omtales i planbeskrivelsen.

Universell utforming

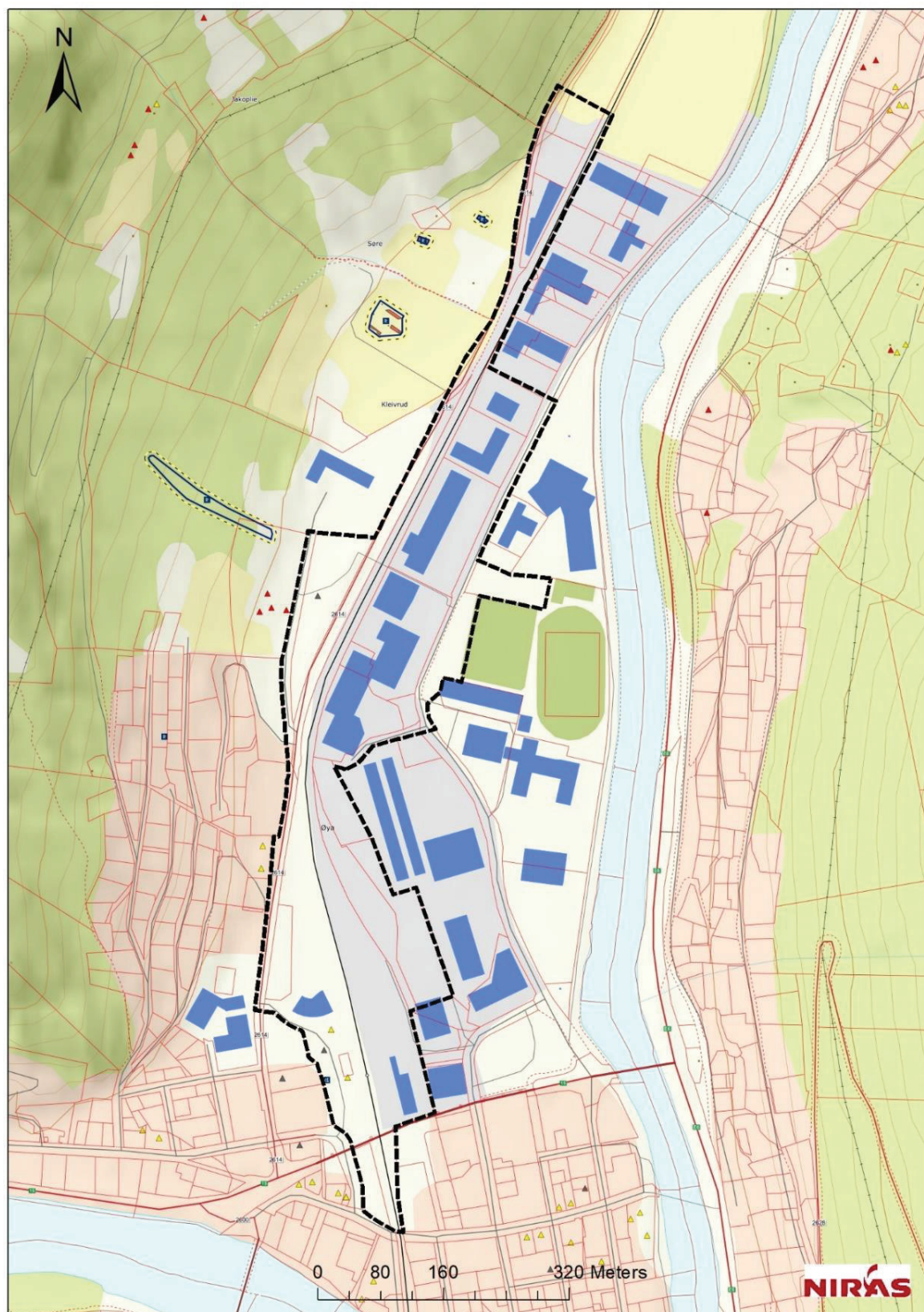
Det er viktig å sørge for at uteområder, infrastruktur og fellesarealer skal være tilgjengelig for ulike brukere. Det skal gjøres rede for hvordan krav og prinsipper for universell utforming er fulgt opp i planforslaget.

Støy

Planforslaget kan gi virkninger for økt støy utenfor planområdet i både bygge- og anleggsfasen og i driftsfasen. En utvidelse av kapasiteten til jernbanen vil på sikt føre til økende togtrafikk og det kan bli endret støypåvirkning i planområdet. Støy skal gjøres rede for i planarbeidet og omtales i planbeskrivelsen.

Forurensset grunn

I prosjektet skal det gjennomføres geotekniske og miljøtekniske grunnundersøkelser. Planarbeidet vil gjøre rede for om det er forurensning i grunn og om det eventuelt må gjøres avbøtende/oppfølgende tiltak.

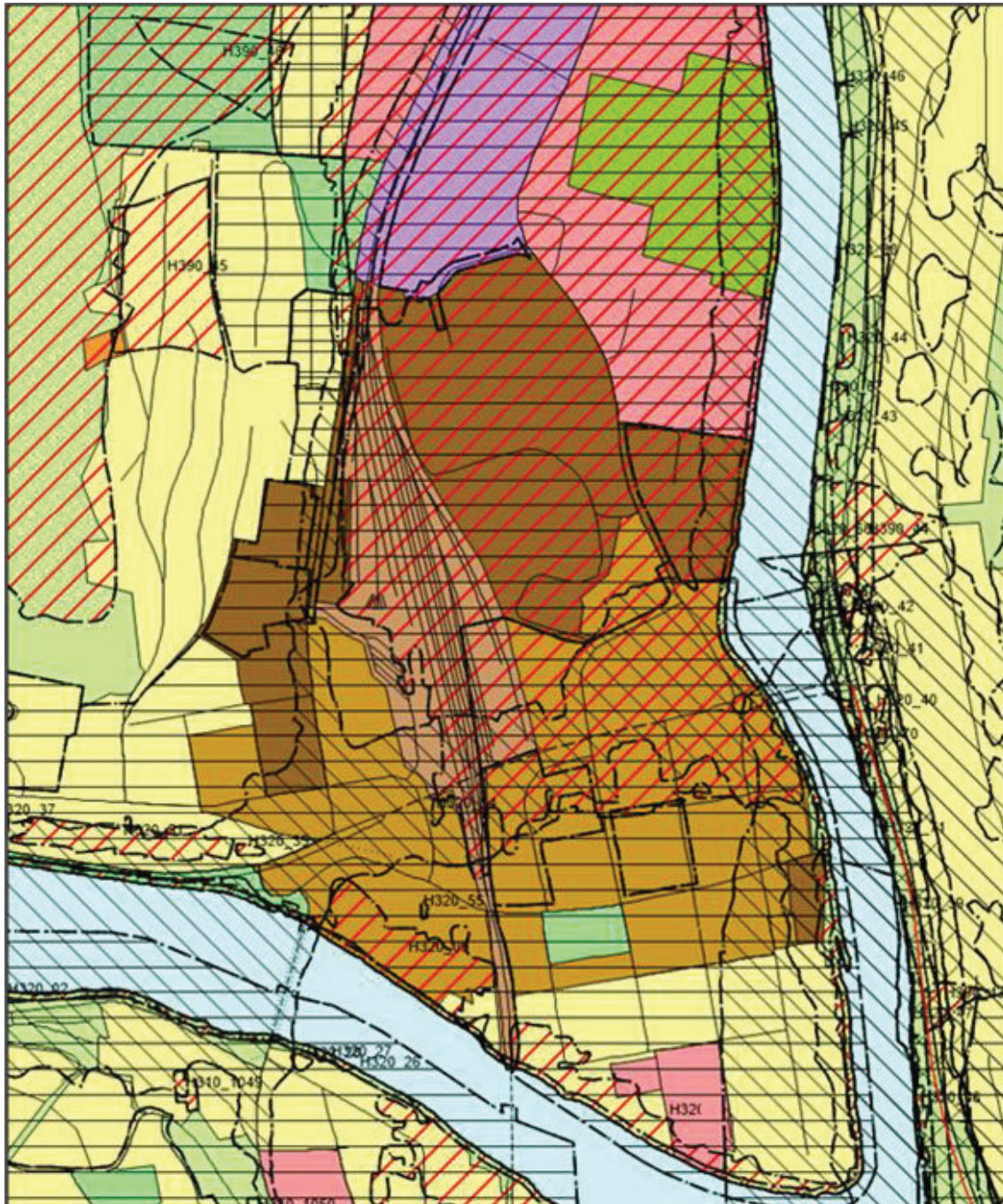


Figur 4: Kart som viser SEFRAK-registrerte bygninger i og rundt planområdet. Røde trekanter viser SEFRAK-bygg som er meldepliktig i hht Kulturminnelovens §25, gule trekanter viser SEFRAK-bygg som ikke er omfattet av Kulturminneloven og grå trekanter viser fjernede bygninger. Kilde: Riksantikvaren

G. Forholdet til andre planer

Kommuneplanens arealdel 2016-2025, vedtatt 20.06.2016

I kommuneplanens arealdel er området vist som nåværende bane og sentrumsformål, og fremtidig sentrumsformål. Kryssingssporet ligger også innenfor hensynsone for flomfare og hensynsone for gul støysone i T-1442.

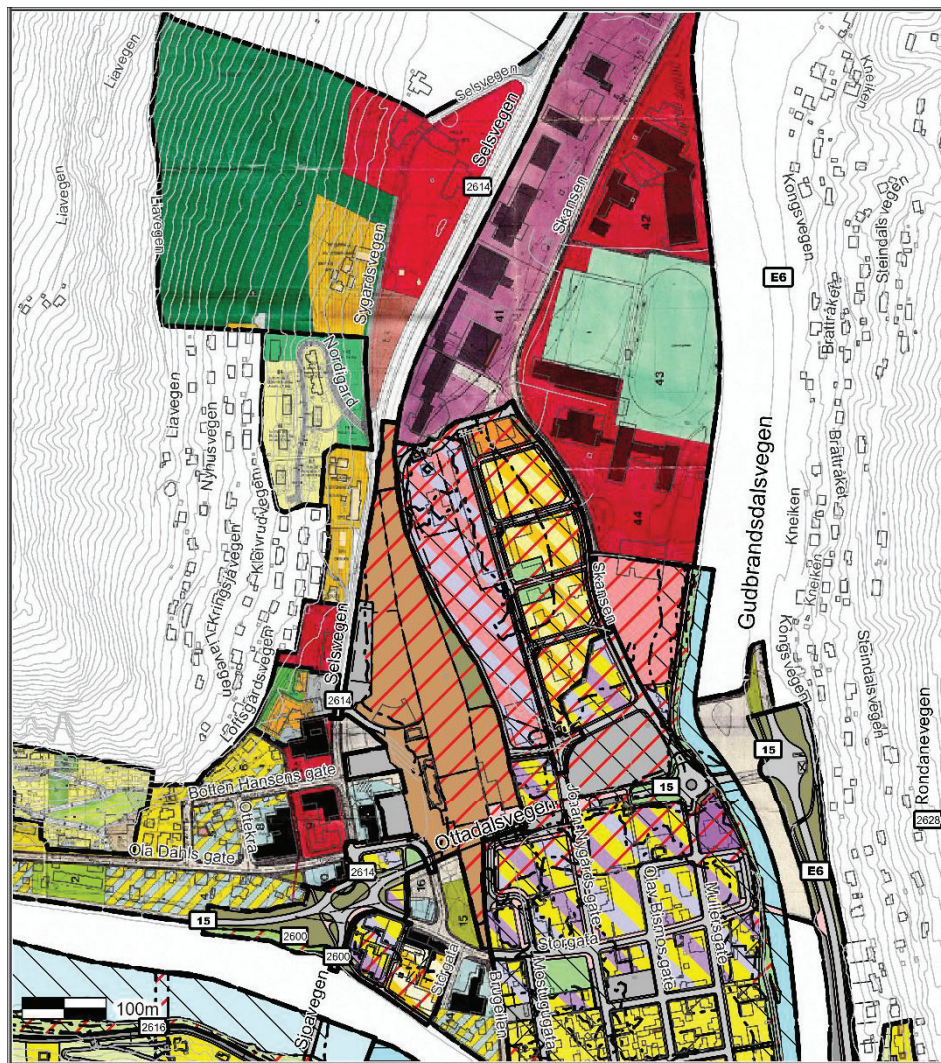


Figur 5: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel. Kilde: Sel kommune, desember 2024.

Reguleringsplaner

Innenfor foreslått varslingsområde finner vi følgende gjeldende reguleringsplaner:

- PlanID: 05170219 - Otta stasjon og skysstasjon, vedtatt 05.02.2018
Planområdet for Otta kryssingsspor vil overlape reguleringsplan for Otta stasjon og skysstasjon som ble vedtatt i 2018. Planområdet er i hovedsak satt av til baneformål.
- PlanID: 05170058 - Reguleringsplan Nyhusområde, vedtatt 24.06.1997
Varslingsområdet til planforslaget overlapper deler av reguleringsplan Nyhusområde. Dette gjelder område satt av til skole, friområde og parkering.



Figur 6: Utsnitt av reguleringsplaner i området. Kilde: Sel kommune

Pågående reguleringsplaner

- Flomsikring Otta sentrum
Otta sentrum har de siste årene flere ganger blitt utsatt for flom. Sel kommune har derfor fastsatt planprogram for reguleringsplan for flomsikring av Otta sentrum. Tiltaket vil sikre store eksisterende sentrumsområder og industriområder. Første del av prosjektet ble igangsatt i november 2015, og omfatter forsterkning av eksisterende flomforebygging mellom jernbanebrua og gamle apotekbrua på begge sider av

Ottaelva. Tiltaket skal gjøre at flomforebygging skal tåle en 200-årsflom. Foreslått varslingsområde for Otta stasjon omfatter deler av planområdet illustrert i fastsatt planprogram for *Flomsikring Otta sentrum*.

H. Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet

Grunneiere og naboer

Planavgrensningen utarbeidet til planinitiativet berører noen næringseiendommer. Naboer kan bli direkte påvirket av endret støypåvirkning, og i anleggsperioden kan det være behov for bruk av arealer til midlertidig bygge- og anleggsområde. Den endelige planavgrensningen og hvilke interesser som blir berørt av tiltak i planen vil avdekkes gjennom sliings- og optimaliseringsprosessen.

Vesentlige interesser som vil berøres av planarbeidet vurderes å være:

- Sel kommune
- Innlandet fylkeskommune
- Statsforvalter i Innlandet
- NVE
- Grunneiere
- SJ Norge AS
- VY
- Godsoperatører
- Bane NOR

I. Ivaretagelse av samfunnssikkerhet

Det vil bli utarbeidet en Risiko- og sårbarhetsanalyse som del av planarbeidet i henhold til krav i plan- og bygningsloven (Pbl). Pbl §4-3 stiller krav til ROS-analyse, som skal avdekke risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om området er egnet til utbyggingsformålet, og om den planlagte utbyggingen eventuelt endrer slike forhold. Analysen vil identifisere potensielle, uønskede hendelser og foreslå risikoreduserende tiltak.

Aktuelle tema kan være:

Grunnforhold

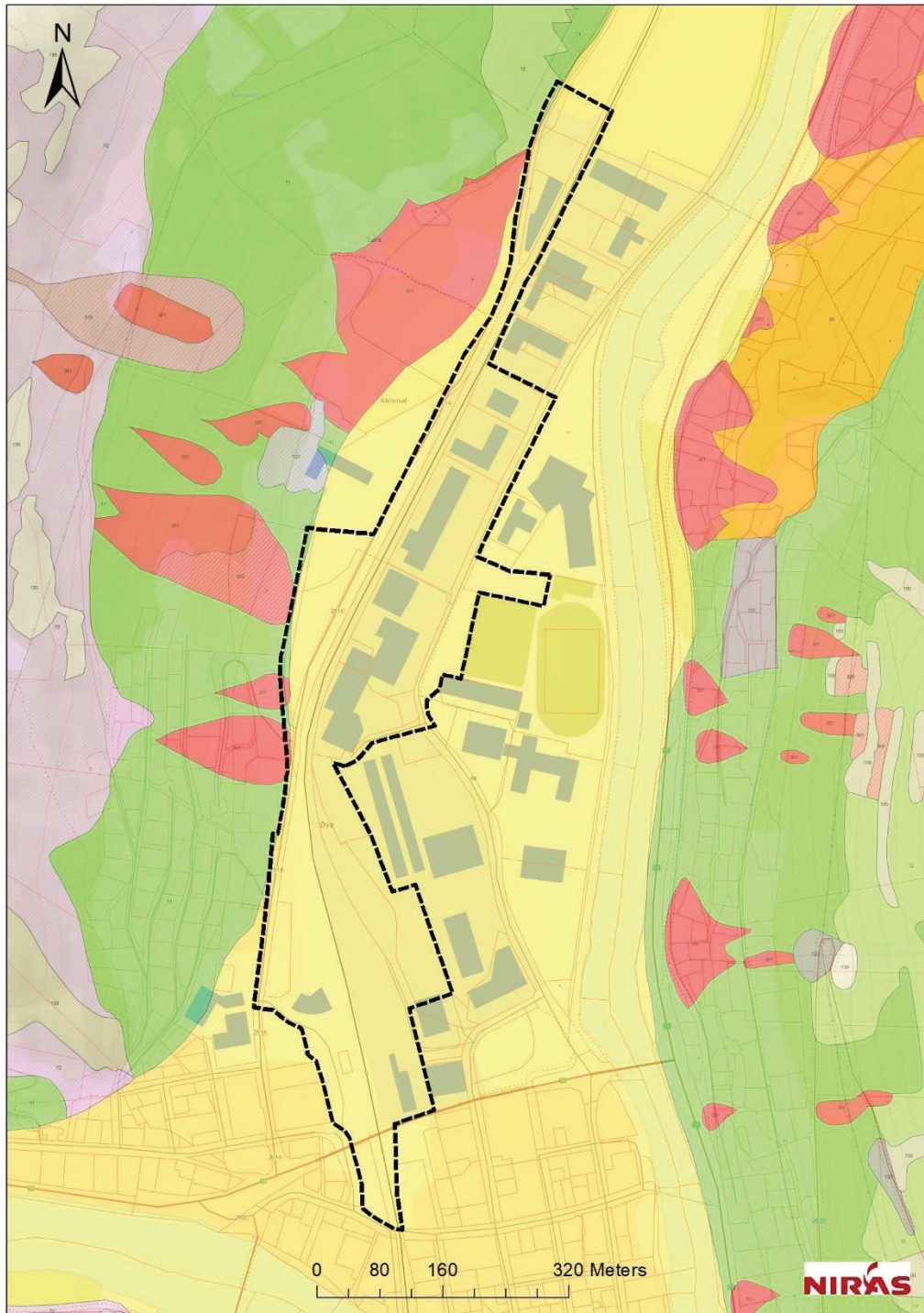
Det er tidligere blitt gjennomført en rekke boringer på planområdet. Boringene har vist at det er gode grunnforhold på hele området.

Ras og skred

Deler av planområdet i nord ligger innenfor aktsomhetsområde for jord- og flomskred, steinsprang og snøskred.

Det er også kartlagt skredfaresoner for den nordligste delen av planområdet:

- Steinsprang: Det er kartlagt en faresone for steinsprang der grensen av varslingsområdet ligger innenfor faresone med 1/5000 sannsynlighet for steinsprang [1].
 - Steinskred: Det er ikke kartlagt faresone for steinskred. Det er vurdert at det ikke er stor fare for steinskred [1].
 - Snøskred: Det er vurdert fare for snøskred i deler av varslingsområdet. Det er kun faresone 1/5000 som er vurdert for kartleggingsområdet, og varslingsområdet ligger utenfor faresonen [1].
 - Jordskred: Det er vurdert fare for jordskred i deler av varslingsområdet. Det er kartlagt en faresone som ligger nord-vest for varslingsområdet, men varslingsområdet ligger utenfor faresonen [1].
 - Flomskred: Det er vurdert fare for flomskred i deler av varslingsområdet. Det er kartlagt en faresone som ligger nord for varslingsområdet, men varslingsområdet ligger utenfor faresonen [1]. Denne vurderingen gjelder også for sørpeskred.
-



Figur 7: Løsmassekart fra NGU.

I forbindelse med de jernbanetekniske planene gjennomfører også Bane NOR RAMS-analyser. RAMS står for Reliability, Availability, Maintainability, og Safety (pålitelighet, tilgjengelighet, vedlikeholdbarhet, og sikkerhet). Formålet med RAMS-analysene er å sikre en pålitelig og sikker jernbane, som har høy oppetid og skal være bygget med tanke på drift og vedlikehold.

J. Berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles

Hvem som skal varsles om planarbeidet vil bli vurdert i samarbeid med kommunen i forbindelse med oppstart av planarbeidet.

Naboer og grunneiere i området skal varsles og informeres om planarbeidet. Det vil ellers være relevant å varsle regionale myndigheter, som Statsforvalteren, Innlandet Fylkeskommune, NVE og Statens Vegvesen.

K. Prosesser for samarbeid og medvirkning

Det vil være tett dialog med grunneiere, Sel kommune og berørte fagmyndigheter i plan- og prosjekteringsarbeidet.

Behovet for åpne møter og antall vil bli vurdert og ønskes drøftet i oppstartsmøtet for planarbeid, men det anses som nødvendig å gjennomføre et åpent møte ved varsel om oppstart og ved høring av planforslaget. Behovet for særmøter med regionale myndigheter avklares i samråd med administrasjonen og de regionale myndighetene.

L. Vurdering av konsekvensutredning

For reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven skal det alltid gjennomføres konsekvensutredning om planen er et tiltak jf. forskriftens vedlegg 1. Tiltak som er beskrevet i forskriftens vedlegg 2 skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn jf. forskriftens § 8.

I forbindelse med reguleringsplanarbeidet for Otta stasjon og skysstasjon i 2018 er det gjort en vurdering om konsekvensutredning. Det ble da ikke krav om konsekvensutredning.

Planarbeidet for nytt kryssingsspor på Otta vurderes å være tiltak jf., vedlegg 2 nr. 10 c) «Bygging av jernbane og anlegg...». Det må med det gjøres vurdering om planarbeidet kan få vesentlig virkninger for miljø eller samfunn. Denne vurderingen må gjøres etter kriterier fastsatt i §10.

Planområdet ligger i hovedsak innenfor områder som i dag er tilrettelagt for jernbaneformål, næring og industri. Det vurderes at tiltak ikke medfører eller kommer i konflikt med vernehensyn eller arter beskrevet i § 10, bokstav a, b, c, d, e, f, eller g).

Det kan imidlertid drøftes om planarbeidet kan medføre risiko for ras eller skred jf. bokstav h). I innledende arbeid er det vurdert at tiltaket ikke øker risikoen for skred. Ras- og skredhendelser vil omtales og vurderes nærmere i ROS-analysen

Det vurderes at det ikke er krav til konsekvensutredning etter forskriften.

REFERANSER

- [1] Norconsult, «Faresoneutredning skred i bratt terreng - Otta sentrum nord, Sel kommune,» NVE, 2024.